CHAPITRE VI
REGLEMENT TECHNIQUE GENERAL

Art. 1. - GENERALITE

1.1. Pour être admis au départ d'une épreuve, tout véhicule devra être conforme au présent Règlement Technique et au Règlement Particulier de la discipline concernée.

1.2. Sauf dans le LRC.be, la Division Prov'Historic et la Classic Cars Drivers Cup, il ne sera pas tenu compte de l'âge du véhicule.

1.3. Sous peine d'exclusion, il est interdit d'engager un véhicule dans un groupe, une classe et/ou division ne correspondant pas à la réalité.

1.4. Dans les épreuves empruntant des routes ouvertes à la circulation, les véhicules seront conformes au code de la route en ce qui concerne les documents de bord, la sécurité et l'équipement.

1.5. Il appartiendra à chaque concurrent de faire la preuve auprès des Commissaires Sportifs et Techniques que le véhicule présenté est en conformité avec le présent règlement et celui de la discipline concernée (manuel d'entretien et d'utilisation, revues techniques, catalogues techniques, fiches d'homologation, etc.) Durant toute l'épreuve, il devra conserver cette double conformité.

1.6. Le respect des dispositions du présent Règlement Technique ne dispense pas de l'application des éventuelles exigences supplémentaires propres à chaque discipline.

Art. 2. - VERIFICATIONS TECHNIQUES

2.1. Avant le départ d'une épreuve, les Commissaires Techniques désignés vérifieront les véhicules des concurrents au niveau de la conformité générale, de Groupe, Division et Classe. Pour les épreuves se déroulant sur route ouverte à la circulation, les documents de bord du véhicule seront vérifiés.

2.2. Les véhicules « Tout terrain » sont interdits en Auto-Cross, Circuit, Rallye, Rallye-Sprint, Courses de Côte et Slalom.

2.3. Les Commissaires Techniques sont habilités à proposer la non-qualification ou l'exclusion d'un véhicule au Collège constitué par la Direction de Course et les Commissaires Sportifs.

2.4. Une remarque de détail sera admise deux fois maximum; à la troisième fois (pour une même remarque), le véhicule sera refusé de départ.

2.5. Un manquement constaté au niveau d'un élément de sécurité ne sera jamais considéré comme un "détail". Tout manquement à ce niveau pourra donc entraîner la non-qualification ou l'exclusion du véhicule.

2.6. Si lors d'une compétition routière (Rallye, Rallye-Sprint et Course de Côte) un véhicule subit une sortie de route avec impact de quelque nature ou importance que ce soit, il devra être présenté aux Commissaires Techniques de cette compétition dès la fin de la boucle (de la montée) en cours.
Ceux-ci consigneront les faits sur la carte des vérifications techniques et décideront si le véhicule est apte à poursuivre la compétition sans danger pour le(s) participant(s) mais aussi pour le public.
Si les réparations ne peuvent se dérouler dans les délais prescrits, ils établiront un rapport de non-conformité du véhicule pour raison de sécurité. Ce qui entraînera la mise hors course automatique du concurrent.
Cette décision sera sans recours de la part des participants Rallye et Rallye-Sprint et elle entraînera l'obligation d'un passage au Pré-contrôle et au C.T.A. avant toute nouvelle compétition.

- Dans le cas d'une sortie de route entraînant l'abandon du véhicule, le participant est tenu de respecter la règle ci-avant en ramenant le véhicule au centre de l'épreuve - dans un délai de 4 heures après l'abandon et avant la fin du contrôle technique final - afin qu'il soit vu par les Commissaires Techniques qui décideront de la nécessité d'une nouvelle visite au Pré-contrôle et au C.T.A. avant reprise de toute compétition.
- Le véhicule étranger sera soumis aux mêmes règles en tenant compte des impositions légales en vigueur dans son pays d'origine. Il devra faire l'objet d'une attention toute particulière de la part des Commissaires Techniques avant toute nouvelle participation.

- Les concurrents qui omettent ce qui précède s'exposent dans le cas de non-déclaration ou non-présentation du véhicule à l'obligation automatique de représentation au Pré-contrôle et au C.T.A. avant toute nouvelle participation et au paiement d'une somme de 100 € à la Fédération pour frais administratifs.

  Les véhicules immatriculés à l'étranger ne sont pas soumis au pré-contrôle.

2.7. L'ASAF, les CSAP, les Organisateurs, les Contrôleurs Techniques et les Commissaires Sportifs déclinent toute responsabilité en cas d'utilisation non conforme à la législation ou à la présente réglementation même si le départ a pu être autorisé, que ce soit sur base d'une fausse déclaration, par erreur, par absence totale ou partielle de contrôle ou pour n'importe quel autre motif.

Art. 3. - DOCUMENTS

3.1. CARTE DES VERIFICATIONS TECHNIQUES

Tout véhicule concourant à l'ASAF devra être accompagné d'une « Carte des vérifications techniques ».

3.1.1. La « carte des vérifications techniques » permet d'assurer le suivi de chaque véhicule aligné dans les épreuves organisées sous l'égide de l'ASAF.

3.1.2. Lors de la 1ère présentation aux V.T. d'une épreuve, une « carte des vérifications techniques » sera automatiquement délivrée, pour l'année en cours, contre la somme de 13 € (sauf en AC/KC où elle est gratuite)

3.1.3. Dans le cas où cette carte devrait être remplie avant la fin de la saison, il en serait établi gratuitement une nouvelle, celle-ci devant être agrafée à la précédente.

3.1.4. En cas de perte, d'oubli, de non présentation de la « carte des vérifications techniques », une nouvelle carte sera remise contre la somme de 13 € (sauf en AC/KC).

3.2. CARNET DE PRE-CONTROLE TECHNIQUE

Pour véhicules immatriculés ayant subi des modifications (même de sécurité)

3.2.1.Le Ministère des Communications se refusant à admettre en circulation libre des véhicules ne répondant manifestement plus aux spécifications de leur P.V.A., a chargé les Sociétés de Contrôle Technique Automobile de ne leur délivrer le certificat d'admission à la circulation (même réduite) qu'à certaines conditions :

3.2.1.1. La première de ces conditions est qu'ils aient, au préalable, satisfait à un PRECONTROLE TECHNIQUE organisé par les Fédérations régissant le sport automobile en Belgique (RACB-Sport, ASAF, VAS)

3.2.1.2. La seconde est que ce pré-contrôle ait déterminé la catégorie dans laquelle ranger le véhicule, soit :

CATEGORIE 1 :

Véhicules n'ayant subi que des modifications mineures et visant au renforcement de la sécurité (Carte verte d'auto sécurité obligatoire).

Sont, seules, admises, les modifications ci-après :

a. Montage d'un arceau de sécurité répondant aux spécifications de l'Art. 4.2.
   N.B.: le placement de l'arceau de sécurité autorise le retrait de la banquette arrière. Dans ce cas, le certificat du contrôle technique devra préciser que le véhicule sera une 2 places exclusivement.
b. Placement de harnais <u>en plus</u> des ceintures réglementaires dont l'ancrage <u>ne peut</u> se faire sur les fixations du siège.
c. Installation de sièges spéciaux dits "baquets" dont les fixations doivent être faites au moyen de boulonnerie, plaques et contreplaques ne devant pas spécialement utiliser la glissière d'origine (Voir Art. 4.38.)
d. Montage facultatif d'un coupe-circuit extérieur.
e. Montage facultatif d'un extincteur plus important que l'extincteur réglementaire.
f. Possibilité de monter des protections de carter et de pont, à condition qu'elles soient boulonnées et retirées lors du pré-contrôle et de la visite à l'Inspection Automobile.
g. Possibilité de placer des crochets de remorquage avant et arrière et similaires à ceux d'origine.
h. Possibilité de placement de fermetures complémentaires de capots étant entendu qu'elles sont complémentaires à la fermeture d'origine.
i. Possibilité de transférer la pompe à essence dans le coffre à bagages à condition qu'elle y soit fixée fermement et recouverte d'un capot étanche. Les conduites qui seraient modifiées par la même occasion, doivent être des tuyaux haute-pression et ne présenter aucun raccord dans l'habitacle.
j. Possibilité de montage d'une barre anti-rapprochement sur les têtes des amortisseurs à condition que celle-ci soit boulonnée aux points d'ancrage existants.

<u>ATTENTION:</u>

Il y a lieu de ne pas confondre la "**Catégorie 1**" (dispositions ministérielles communes à toutes les disciplines et à toutes les Fédérations) et la "**Division 1**" de certaines disciplines (réglementation sportive A.S.A.F.) ayant des impositions parfois plus restrictives, parfois plus laxistes.

CATEGORIE 2 :

Véhicule ayant subi des modifications autres que celles autorisées pour la catégorie 1 (carte rouge d'auto-sécurité obligatoire)

3.2.1.3. Les véhicules de la catégorie 1 obtiennent un certificat de visite à l'Inspection Automobile, les autorisant à la fois à prendre part aux compétitions et à circuler librement sur la voie publique. Ce certificat est valable 1 an (sceau de la station de contrôle technique civil obligatoire)

3.2.1.4. Les véhicules de la catégorie 2 obtiennent un certificat de visite les autorisant à participer aux compétitions, à s'y rendre et à en revenir, à se rendre au pré-contrôle technique et au contrôle technique civil et à en revenir, mais leur interdisant toute autre utilisation sur la voie publique. Ce certificat est valable 6 mois.

3.2.1.5. En conséquence, le départ sera refusé à tout véhicule concerné par cette réglementation, pour lequel on ne pourrait présenter un document de contrôle technique légal, spécial pour voiture de compétition, ainsi que le "Carnet de Pré-contrôle Technique", tout deux en cours de validité. (sceau de la station de contrôle technique civil obligatoire)

3.2.2. Le suivi de chaque véhicule, qu'il soit de Catégorie 1 ou 2, sera dès lors assuré par un "Carnet de Pré-contrôle Technique".

3.2.3. Le carnet et sa souche porteront le même numéro. Ils seront établis en un seul exemplaire.

3.2.4. Le carnet sera complété lors du passage au "Pré-contrôle Technique" contre le paiement de la somme de 40 € et sera valable pour 1 an.

3.2.5. Après avoir satisfait au "Pré-contrôle Technique", le concurrent, propriétaire ou responsable du véhicule, signera le carnet et sa souche. Ces 2 documents seront datés, estampillés et signés par le Commissaire Technique habilité à cette tâche. Une feuille plastifiée transparente sera apposée sur la date et la signature afin de préserver le carnet de toutes falcifications. Le carnet sera remis à la personne qui aura présenté le véhicule. La souche sera conservée par la Commission Technique.

3.2.6. Lors des V.T. de la première épreuve de l'année à laquelle le véhicule participera, une "Carte des V.T." (Voir 3.1. ci-avant) sera délivrée contre la somme de 13 € et agrafée à la dernière page du "Carnet de Pré-contrôle Technique" éventuel. La mention de la délivrance de cette carte sera consignée dans le carnet par le Commissaire Technique habilité à cette tâche, qui datera et signera.

Attention: Cette somme de 13 € sera à payer, lors des épreuves, auprès du secrétaire du Collège des CT. Ces personnes n'ayant pas de "fond de caisse", il sera donc impératif de se munir de la somme exacte.

En cas de perte ou de détérioration de cette "Carte des V.T. ", un nouvel exemplaire en sera délivré contre le paiement d'une somme de 13 €.

La liste des Cartes distribuées lors des épreuves devra être renvoyée au secrétariat permanent de l'ASAF et la somme totale perçue sera à verser au compte 001-0915956-61 de l'ASAF, par le Président de Collège en fonction à l'épreuve. Pour assurer un suivi optimal des remarques qui sont constatées dans ces cartes, le Président de Collège devra également faire parvenir au secrétariat de l'A.S.A.F, **dès le lendemain de l'épreuve**, un relevé consignant toutes les remarques, voiture par voiture (en prenant soin d'indiquer la marque et le modèle du véhicule, le n° de son carnet de pré-contrôle technique ou de son passeport technique, son n° de course ainsi que son immatriculation et/ou son n° de châssis).

En cas de renouvellement du "Carnet de Pré-contrôle Technique", la "Carte des V.T." de l'ancien carnet sera transférée dans le nouveau.

3.2.7. Le renouvellement de la validité du "Carnet de Pré-contrôle Technique" est obligatoire:

a. si la date de validité arrive à expiration;
b. en cas de modifications supplémentaires du véhicule;
c. en cas de perte ou de détérioration. Un nouveau Carnet de Pré-contrôle Technique sera alors délivré contre la somme de 10 €.

Pour obtenir le renouvellement du carnet, le véhicule devra être à nouveau présenté au "Pré-contrôle Technique" où le processus décrit ci-avant sera appliqué. La somme de 5 € sera réclamée pour ce renouvellement.

3.2.8. Pré-contrôle Technique ASAF 2008.

3.2.8.1. Pré-contrôle à Sclayn (droit de 40 €) :

Il est porté à la connaissance des pilotes, et des personnes qui présentent un véhicule au Pré-contrôle les remarques suivantes :

1) Un véhicule présenté avec plus de 30 minutes de retard par rapport à l'heure de rendez- vous, sera tarifié d'une amende de **10 €.**

2) Le pilote ou la personne qui ne se présente pas au rendez-vous qui lui a été attribué, devra s'acquitter au prochain Pré-contrôle **d'un double droit, soit 80 €.**

3.2.8.2. Pré-contrôle Privé (droit de 150 €) :

Tout formulaire de demande de Pré-contrôle privé, doit parvenir au **Secrétariat de l'ASAF, au moins 5 jours ouvrables avant la première date proposée** par le demandeur. En deçà de ce délai, le rendez-vous sera attribué suivant la disponibilité des contrôleurs, de plus, il sera réclamé **un double droit, soit 300 €. L'opportunité de faire un Pré-contrôle le jour de l'épreuve est possible mais celui-ci sera au tarif d'urgence, soit 300 €.**

3.2.8.3. Le document annexe au P.V.A. délivré par le Ministère est remplacé par le carnet jaune. Cependant, l'annexe au P.V.A. délivré sur demande de l'importateur est conseillée.

3.3. PASSEPORT TECHNIQUE

Pour tout véhicule non immatriculable ou non immatriculé, aligné dans les disciplines « course de côte » et « sprint »

3.3.1. Afin d'assurer un suivi optimal de ces véhicules et d'accélérer le passage aux Vérifications Techniques préalables aux épreuves, un passeport technique doit les accompagner depuis le 1er janvier 2008. Dès le début de l'année civile concernée, ces passeports techniques pourront être délivrés lors de séances de vérifications techniques organisées dans les bâtiments de l'ASAFà Sclayn et pour lesquelles les propriétaires desdits véhicules devront prendre rendez-vous en téléphonant à son secrétariat (085/27.14.60).

3.3.2. Exceptionnellement, un passeport technique pourra être délivré lors des Vérifications Techniques de la première épreuve à laquelle participera le véhicule en question.

Les concurrents, qu'ils participent ou non à un championnat, devront se procurer le passeport technique ASAF, soit en le téléchargeant sur le site internet de la fédération (www.asaf.be), soit en le demandant au secrétariat de l'ASAF. Ils devront ensuite le compléter, y insérer les photos souhaitées et le présenter aux commissaires techniques lors des séances d'avant-saison organisées à l'ASAF ou lors des Vérifications Techniques de la première épreuve à laquelle ils souhaitent participer.

La détention d'un passeport technique (dont le prix est fixé à 12 euros) ne dispense pas le propriétaire du véhicule concerné de détenir également une carte de vérifications techniques qui sera attachée à la dernière page du passeport technique.

En cas de perte, d'oubli ou de détérioration du passeport technique, un duplicata pourra être fourni au prix de 12 euros.

Le passeport technique ne sera pas réclamé pour les véhicules immatriculés disposant d'un carnet de pré-contrôle technique (carnet jaune), en ordre de validité.

Pour tout renseignement :

Prendre contact avec le Secrétariat de l'ASAF

ou **Bernard MENU** - ☎ 071/78 89 94 - 🖷 071/78 09 79 - 0495/78 33 93.

Pour prendre rendez-vous au "Pré-contrôle" à Sclayn

Téléphoner au secrétariat de l'A.S.A.F. : 085/27.14.60

Art. 4. - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

4.1. ANNEAUX DE REMORQUAGE

Tous les véhicules seront munis d'un anneau de remorquage tant à l'avant qu'à l'arrière, d'une épaisseur de 10 mm, d'un diamètre minimum d'ouverture de 50 mm fixé solidement ou seront munis de ces anneaux d'origine.

Ils seront facilement repérables, soit peints en rouge, orange ou jaune, soit désignés par une flèche; mais la couleur du repérage sera toujours en contraste avec la couleur de l'endroit où on l'applique.

4.2. ARCEAU DE SECURITE

4.2.1. Définition: armature structurale composée de tubes, connexions et points d'implantation. Elle est conçue afin d'éviter une déformation importante lors d'accrochage ou de tonneau. Chaque tube faisant partie de l'armature de sécurité doit avoir les dimensions minimales requises (voir point 4.2.7.) Le conducteur et son équipier ne doivent pas être gênés pour entrer dans le véhicule ou en sortir.

4.2.2. L'armature de sécurité: minimum 4 points est obligatoire - minimum 3 points pour les Prov'Historic dont la première mise en circulation a été effectuée après le 31/12/1961 - (voir dessins 4. et 4.1), sauf dans certaines disciplines ou classes où cela sera spécialement stipulé.

Si une armature de sécurité 6 points est installée, celle-ci sera conforme à l'un des schémas représentés (voir dessins 5. à 5.5) et au présent texte « arceau de sécurité »

4.2.3. Arceau principal: armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan transversal par rapport à l'axe du véhicule, près des dossiers des sièges avant (voir dessin 3)

4.2.4. Arceau avant: armature constituée d'un cadre situé dans un plan transversal par rapport à l'axe du véhicule, dont la forme épouse les montants du pare-brise avant et la ligne du toit (voir dessin 3.1)

4.2.5. Arceau latéral: armature constituée d'un cadre vertical situé dans un plan longitudinal par rapport à l'axe du véhicule, sur le côté droit et le côté gauche. Le montant arrière doit être placé contre ou juste derrière le dossier du siège avant (voir dessins 3.2, 5.4 et 5.5) Au cas où l'arceau principal serait utilisé comme montant arrière, la connexion doit être située près du toit et du montant de la caisse. Le montant avant de l'arceau latéral doit se trouver près du pare-brise et du tableau de bord (voir dessin 3.3, 5.2 et 5.3)

4.2.6. Spécifications techniques de l'arceau principal, avant et latéral.

Ces arceaux doivent être d'une pièce. Leur réalisation doit être incontestable, sans fosses ni bosses, sans écrasements ni fissures; le cintrage d'un tube doit être réalisé dans les mêmes conditions.

Le montage doit être effectué de telle façon qu'il soit ajusté le plus exactement possible au contour intérieur de l'habitacle. Il sera monté tout droit s'il ne peut pas être ajusté à ce contour.

S'il est nécessaire que les arceaux soient arrondis dans leur partie inférieure, ces parties doivent être renforcées et suivre exactement le contour intérieur; rayon minimum de la courbure : r = 3 X le Ø du tube

4.2.7. Prescriptions matérielles recommandées:

Tube en acier au carbone étiré à froid sans soudure. Les arceaux en aluminium sont interdits. En choisissant la qualité de l'acier, il faut tenir compte de l'aptitude au cintrage et au soudage.

Résistance minimale à la traction : 350 N/mm².

Dimensions minimales : **Ø 38 X ép. 2,5 ou Ø 40 X ép. 2 (mm.)** Ces dimensions représentent les minima admissibles.

Pour la Division Prov'Historic, le diamètre extérieur minimum est de 34 mm x EP 2,5 mm.

Seront également considérés comme conformes, les arceaux ne répondant pas aux minima imposés ci-dessus mais pour lesquels :

1. Une homologation F.I.A. aura été obtenue soit par un constructeur automobile, soit par un fabricant d'arceaux, homologation associant un modèle de voiture et un modèle d'arceau bien déterminés.
2. La preuve d'homologation sera fournie à chaque épreuve lors du passage aux Vérifications Techniques.
3. L'identification de l'arceau sera possible (marque, type, numéro, etc.)
4. La conformité de l'arceau sera en tous points semblable au schéma repris sur la fiche d'homologation délivrée par le constructeur. (Disposition de l'arceau, nombre de tubes, points d'attache, diamètre des tubes, etc.)

Moyennant le respect des quatre points énoncés ci-dessus, les véhicules ainsi équipés pourront participer. **Toutefois, quelles que soient les homologations présentées, les arceaux en aluminium ne seront jamais acceptés**. (sauf dans certains cas, lors des épreuves du « LRC .be », où ils constituent, documents à l'appui, le montage historique de la voiture présentée)

4.2.8. Pied d'arceau: plaque solidaire du tube et permettant l'implantation sur le châssis. Celle-ci sera soudée au tube sur toute la circonférence de celui-ci (voir dessins 7., 7.1., 7.2. et 7.3.) Si sa superficie n'atteint pas 80 cm² et/ou si son épaisseur n'atteint pas 3 mm, une "PLAQUE DE RENFORT" devra être utilisée (voir point 4.2.10.) 120cm² pour les nouvelles constructions.

4.2.9. Façons d'implanter un pied d'arceau: voir dessins 7. à 7.3. et 8 à 8.8.

4.2.10. Plaque de renfort: plaque en acier disposée entre le châssis du véhicule et le pied d'arceau aux endroits où l'arceau prend appui.

Dimensions minimales: 80 cm² X ép. 3 mm (voir dessins 7. à 7.3.) 120 cm² pour les nouvelles constructions.

L'endroit où l'on dispose les plaques de renfort sera parfaitement sain, exempt de corrosion, de bosses, de trous,...

4.2.11. Fixation: chaque pied d'arceau sera fixé avec un minimum de trois boulons de Ø 8 mm, de qualité 8/8, traversant la coque et la contre-plaque extérieure. Ces fixations sont des minima.

Il est permis d'augmenter le nombre des boulons, ainsi que de souder les montants de l'arceau de sécurité à la coque (voir dessin 7.3. et textes y afférents)

4.2.12. Contre-plaque

La contre-plaque aura obligatoirement la même configuration et la même surface (minimum 80 cm² X ép. 3 mm, 120 cm² pour les nouvelles constructions) que le pied d'arceau ou la plaque de renfort éventuelle (voir dessins 7. et 7.1.) Dans le cas d'accès difficile sous la coque (impossibilité de

loger une contre-plaque), la plaque de renfort (ou le pied d'arceau) aura une surface de 120 cm² minimum et sera soudée à la coque tout le long de son périmètre (voir dessin 7.2.)

4.2.13. Renfort d'armature: tube fixé à l'armature de sécurité permettant d'en compléter l'efficacité.
Tout renfort d'armature installé doit être monté de façon réglementaire et efficace.
Rappel : tout tube doit avoir le Ø minimum requis (voir point 4.2.7.)

4.2.14. Connexions amovibles: les systèmes de connexions amovibles sont nécessaires (sauf s'il s'agit de connexions soudées) pour relier entre elles toutes les pièces constituant l'armature de sécurité (arceau principal avec l'arceau avant ou l'arceau latéral, et également avec les jambes de forces dirigées vers l'arrière) Ces connexions ainsi que celles reliant tout autre système complémentaire renforçant cette armature de sécurité, notamment au niveau des hanches, seront situées près du toit et/ou des montants de la caisse. Elles seront réalisées conformément aux dessins 9. à 9.3.

4.2.15. Manchon: le placement d'un manchon n'est autorisé que sur les tubes de raccord entre les 2 arceaux (principal et avant), sur les jambes de force dirigées vers l'arrière ou les renfort supplémentaires de l'armature de sécurité (voir dessin 10)
Le soudage de deux tubes placés bout à bout est interdit.

4.2.16. Jambes de force arrière: tube dirigé vers l'arrière qui permet à l'arceau principal de ne pas reculer en cas de choc latéral ou frontal (voir dessin 3.4. et 3.5.)

4.2.17. Soudure: toutes les soudures devront être de la meilleure qualité possible et d'une pénétration totale (de préférence soudure à l'arc surtout sous gaz protecteur)
Bien qu'une belle apparence extérieure ne garantisse pas la qualité du joint, les soudures de mauvais aspect ne sont jamais le signe d'un bon travail.

4.2.18. Dans la discipline qui l'autorise, si un véhicule a subi des modifications de la coque et/ou du châssis, l'armature à six points sera obligatoire avec barres transversales au niveau des hanches.
Ce renfort longitudinal doit être intégré à l'armature de sécurité et son angle avec l'horizontale ne peut excéder 15° (inclinaison en bas vers l'avant)
Aucun point de ce renfort longitudinal ne pourra dépasser, en partant du seuil de portière, le tiers de la hauteur totale de l'ouverture de la portière.
Si les portières sont privées de leur renfort d'origine, l'armature latérale sera composée de barres en croix ou de doubles barres horizontales parallèles
En course de Côte, un tel renfort latéral est obligatoire, en Division 3

4.2.19. Un véhicule décapotable aura un arceau dont la partie supérieure dépassera le sommet du casque du pilote de 5 cm minimum, celui-ci étant normalement assis dans le siège.
Dérogation est donnée aux véhicules de la Division "Prov'Historic" mis en circulation jusqu'au 31/12/1961.

4.2.20. Il est fortement conseillé de garnir l'armature de sécurité d'une gaine de protection amovible.

4.3. ARETES TRANCHANTES

Un véhicule dont la carrosserie présenterait des parties saillantes, donc dangereuses en cas de contact accidentel, sera refusé au départ.

4.4. BATTERIE

4.4.1. Dans la discipline qui l'y autorise, si la batterie se trouve dans l'habitacle, elle sera fixée solidement et couverte de façon à éviter tout court-circuit ou fuite de liquide.

4.4.2. Dans l'habitacle, l'emplacement de la batterie ne sera autorisé que derrière les sièges avant, sauf en slalom, et ce pour autant que la fixation soit solide et sécurisante.

4.4.3. Dans l'habitacle, la batterie sera enfermée dans un caisson étanche, inaltérable à l'acide, avec mise à l'air et possédant sa propre fixation (voir schéma en annexe dessin 8)

4.4.4. Dans les cas où la batterie est située dans le même compartiment que le réservoir à carburant, elle doit être couverte par un caisson étanche, inaltérable à l'acide, avec mise à l'air et possédant sa propre fixation. Cette disposition est valable même si la batterie se trouve à son emplacement d'origine.

4.4.5. La cosse "positive" de la batterie sera couverte au moyen d'une matière isolante.

4.5. CANALISATIONS DE CARBURANT

4.5.1. Définition: toute capacité contenant du carburant susceptible de s'écouler par un moyen quelconque vers le réservoir principal ou vers le moteur.

4.5.2. Les canalisations de carburant traversant l'habitacle seront des canalisations en plastique renforcé (type aviation) ou métallique.

4.5.3. Les raccords sur ces canalisations sont interdits dans l'habitacle.

4.5.4. Si les canalisations de carburant passent dans l'habitacle, elles ne peuvent passer entre l'arceau et le bas de caisse, idem pour les faisceaux électriques.

4.5.5. Pour le passage des parois avant et arrière, voir schéma en annexe : dessins 11, 11.1, 11.2 et 11.3.

4.6. CARBURANTS

4.6.1. Le carburant doit être de l'essence ou du Diesel, à l'exclusion de tout autre produit.

4.6.2. Ces carburants peuvent être remplacés, en tout ou en partie, par leurs équivalents biologiques ou, en ce qui concerne les moteurs Diesel, par de l'huile végétale recyclée.

4.6.3. Les véhicules équipés au gaz L.P.G. ou équipés de moteur à hydrogène, sont interdits.

4.6.4. En tant que comburant, seul de l'air peut être mélangé au carburant. Un système d'adduction d'eau est toutefois, autorisé.

4.6.5. Les véhicules hybrides (moteur thermique et autre source de puissance) ou équipés de moteurs électriques ne peuvent participer qu'à titre expérimental et hors classement, l'équivalence de cylindrée n'ayant pas encore été déterminée par l'ASAF pour ce genre de motorisation.

4.7. CARROSSERIE EXTERIEURE

Toutes les parties entièrement suspendues du véhicule, léchées par les filets d'air.

Les pare-chocs d'origine, avant et arrière, sont obligatoires en Rallye et Rallye-Sprint.

4.8. CEINTURES - HARNAIS

4.8.1. En Rallye et Rallye-Sprint, à partir du 1er janvier 2010 (prolongation du délai et préavis pour la Division 1), des harnais homologués FIA, en cours de validité ASAF, seront obligatoires (**validité ASAF = date de péremption FIA + 5 ans**), pour toutes les divisions (sauf PH et LRC.be). Attention, cette disposition est, dès à présent, obligatoire en Division 4.

4.8.2. En cas de caisse modifiée ou de véhicule décapotable, en Kart-Cross, les ceintures de sécurité seront obligatoirement de type harnais solidement attaché. Pour la fixation, voir schémas en annexe. (Dessin 2 : INTERDIT; dessins 2.1.- 2.2 : OBLIGATOIRE)

Les harnais sont obligatoires en Slalom en Division 3 et 4. En Division 1et 2, la ceinture ou les harnais sont obligatoires.

4.9. CHASSIS

Structure d'ensemble du véhicule qui assemble les parties mécaniques, de carrosserie, y compris toute pièce solidaire de la dite structure.

4.10. CLASSIFICATION DES VEHICULES SUIVANT LEUR TYPE DE MOTORISATION

Types de moteur	*Coefficient*
1. Diesel	0,7
2. Classique à essence	1,0
3. Diesel suralimenté	1,0
4. Essence suralimenté	1,7
5. Wankel = volume de la chambre X le nombre de rotors X	1,5

4.11. COFFRE A BAGAGES

4.11.1. Définition : tout volume distinct de l'habitacle et du compartiment moteur et placé à l'intérieur de la structure du véhicule.

4.11.2. Ce volume est limité en longueur par les structures fixes prévues par le constructeur et/ou par la face arrière des sièges les plus en arrière dans leur position la plus reculée, et/ou dans le cas échéant inclinée à 15 ° vers l'arrière au maximum.

4.11.3. Ce volume est limité en hauteur par les structures fixes et/ou les séparations amovibles prévues par le constructeur ou, à défaut, par le plan horizontal passant par le point le plus bas du pare-brise**.**

4.12. COMPARTIMENT MOTEUR

Volume délimité par la première enveloppe structurale entourant le moteur.

4.13. COUPE-CIRCUIT (Obligation en Auto-Cross, Kart-Cross et Circuit)

4.13.1. Un coupe-circuit intérieur et extérieur est obligatoire dans les divisions 3 et 4. (Course de Côte, Sprint, Rallye, Rallye-Sprint et Slalom)

Si un coupe-circuit est installé, il doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur, lumières...) et doit impérativement arrêter le moteur.

4.13.2. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant et doit être actionné, tant de l'intérieur que de l'extérieur du véhicule.

4.13.3. La commande extérieure, pour les véhicules fermés, se situera obligatoirement au bas du montant du pare-brise, côté pilote.

4.13.4. Cette commande sera facilement repérable par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche de 12 cm de base minimum

4.14. CYLINDREE

4.14.1. Définition: volume engendré dans le ou les cylindres moteurs par le déplacement ascendant ou descendant du ou des pistons.

4.14.2. Ce volume est exprimé en centimètres cubes et peut être calculé à l'aide de la formule suivante :

$V = 3{,}1416 \times R^2 \times C \times N$

V= la cylindrée nominale du moteur

C= la course du vilebrequin

N = le nombre de cylindres.
R = le rayon du cylindre (la 1/2 de l'alésage)

4.15. CYLINDREES SE RAPPORTANT AUX DIFFERENTES CLASSES

L'attribution de classe d'un véhicule ne dépend pas uniquement de sa cylindrée, celle-ci pouvant être modifiée en application de l'article 4.10. (classification des véhicules suivant leur type de motorisation).

Il est **interdit** aux concurrents d'inscrire un véhicule dans un Groupe, une Classe ou une Division même « supérieure ») autre que celle résultant de l'application des articles énoncés ci-dessus.

4.16. ECHAPPEMENT

4.16.1. Le niveau sonore des échappements sera libre sauf en Rallye et Rallye-Sprint, en Karting, en Kart-Cross, en Slalom, en Circuit et dans les épreuves où des problèmes de nuisance sont signalés par les autorités communales, provinciales, régionales ou nationales.
Dans ce cas, le niveau sonore sera limité aux normes en vigueur sur le site et l'organisateur devra le signaler dans son règlement particulier. Un contrôle strict sera alors effectué avant et pendant l'épreuve.

4.16.2. Le système d'échappement ne doit pas avoir un caractère provisoire.

4.16.3. En cas de niveau sonore supérieur aux normes prévues, en cours d'épreuve, une réparation devra être effectuée au plus tard :
- avant de prendre le départ de la boucle en Rallye et Rallye-Sprint;
- avant le départ d'une manche en Course de Côte/Sprint et Slalom;
- à la rentrée au stand lors d'un ravitaillement en Circuit, Auto-Cross, Tout-Terrain et Kart-Cross

4.16.4. L'orifice d'un tuyau d'échappement doit être situé à une hauteur maximale de 60 cm et minimale de 10 cm par rapport au sol sauf en Kart-Cross.

4.16.5. L'échappement sera dirigé soit vers l'arrière soit latéralement.

4.16.6. La partie terminale de l'échappement devra se trouver à l'intérieur du périmètre du véhicule, à moins de 10 cm de ce périmètre, à l'arrière du plan vertical passant par le milieu de l'empattement, et il ne devra en aucun cas faire saillie par rapport à la carrosserie du véhicule.

4.16.7. Les gaz d'échappement ne pourront sortir qu'à l'extrémité du système.

4.16.8. Les pièces de châssis ne peuvent pas être utilisées pour l'évacuation de ces gaz.

4.16.9. L'échappement ne peut, en aucun cas, passer dans l'habitacle.

4.17. ECLAIRAGE

4.17.1. Dans les disciplines où les véhicules doivent être munis de feux d'éclairage et directionnels, ceux-ci seront en état de fonctionnement et de même couleur, par paires uniquement.

4.17.2. Le(s) feu(x) de recul et/ou supplémentaires seront au maximum de deux; il(s) devra (devront) fonctionner uniquement à l'enclenchement de la marche arrière, tout autre système étant interdit.

4.17.3. La puissance de chaque feu arrière ne peut excéder 21 Watts.

4.18. ELARGISSEURS DE VOIES

Les élargisseurs de voies et les entretoises sont interdits sauf si le concurrent peut en fournir un certificat d'homologation F.I.A. et/ou s'ils sont prévus d'origine par le constructeur. Le manuel d'entretien reprenant les données techniques du véhicule devra être présenté aux commissaires techniques par le concurrent. Toutefois, il sera toléré de placer une entretoise d'une épaisseur maximale de 10 mm. et d'un diamètre égal à celui du plan de pose de la jante sur son point de fixation. Cette entretoise devra être fixée, soit sur le plan de fixation, soit sur la jante elle-même, par une vis à tête fraisée d'un diamètre de 6 mm minimum. Les boulons ou goujons de fixation de la jante seront allongés en conséquence.

4.19. ENJOLIVEURS

Les enjoliveurs de roues doivent être obligatoirement enlevés. Toutefois, en Slalom, dérogation est accordée s'ils sont boulonnés.

4.20. EXTINCTEUR AUTOMATIQUE

4.20.1. Si un système d'extinction automatique est installé, voici le seul montage autorisé : chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G, quelle que soit la direction d'application.

4.20.2. Fonctionnement: les 2 systèmes doivent se déclencher simultanément. Tout moyen de déclenchement est autorisé; toutefois, pour un système de déclenchement qui n'est pas exclusivement mécanique, une source d'énergie ne provenant pas de la source principale doit être prévue.
Le pilote ou le copilote, assis normalement avec un harnais attaché, doit être capable de déclencher le système manuellement, de même qu'une personne extérieure.
Le moyen de déclenchement de l'extérieur sera réalisé comme référencé au Pt. 4.13.3.

La lettre "E" de couleur rouge dans un cercle blanc à bordure rouge d'au moins 10 cm de diamètre permettra de repérer clairement la commande extérieure. Les deux systèmes (extincteur + coupe-circuit) doivent être séparés.
Le système d'extinction doit fonctionner dans toutes les positions du véhicule, même lorsque les bonbonnes sont renversées.

4.20.3. Vérifications: le type de produit d'extincteur, le poids total de la bonbonne et la qualité du produit extincteur devront être spécifiés sur chaque bonbonne.

4.20.4. Spécifications: capacités minimales pour :

- Véhicules fermés : habitacle = 2,5 Kg moteur = 5 Kg
  Véhicules ouverts : habitacle = 5 Kg moteur = 2,5 Kg

Une seule bouteille de 7,5 Kg peut-être utilisée si la répartition du produit extincteur se fait selon les spécifications ci dessus.

En circuit, une seule bouteille de 4 kg sera acceptée, l'agent extincteur étant partagé entre l'habitacle et le moteur.

Les ajustages du système d'extinction doivent être montés de telle manière qu'ils ne visent pas directement les concurrents (risque de brûlures occasionnés par le froid)

4.20.5. L'extincteur automatique peut remplacer l'extincteur manuel en Circuit, en Slalom et en Course de Côte.

4.21. EXTINCTEUR MANUEL

4.21.1. Les véhicules doivent être munis d'un extincteur (1 kilo minimum) en cours de validité.

4.21.2. Celui-ci doit être solidement fixé tout en restant facilement accessible par le pilote et le copilote assis sur leur siège respectif.

4.21.3. Une sangle en cuir ou métallique, à dégagement rapide et facilement détachable, est obligatoire.

4.22. EXTRACTEURS D'AIR

Les extracteurs d'air ajoutés sur les roues sont interdits.

4.23. FIXATIONS CAPOTS

4.23.1. Les capots avant et arrière du véhicule doivent être en position fermée d'origine (sauf en Slalom, Course de Côte/Sprint et Auto-Cross pour le capot arrière)

4.23.2. Si le système de verrouillage d'origine est rendu inopérant (avant et/ou arrière), il faudra obligatoirement installer au minimum 2 attaches de sécurité, de type ergot à goupille.

4.24. FIXATIONS DES ROUES

Dans les disciplines qui l'autorisent, la fixation des roues par boulons peut être changée par goujons et écrous à condition de respecter le nombre minimum de points d'attache et le diamètre minimum des parties filetées (voir schéma en annexe - dessins 10 et 10.1)

Cette disposition n'est pas d'application dans la discipline "Circuit Tourisme" étant donné que les fixations d'origines peuvent être remplacées par un écrou central.

La fixation des roues par un écrou central est autorisé en Rallye et Rallye-Sprint dans les divisions 3/ 4 et en Course de Côte dans les divisions 2/3/4.

4.25. FREINS

4.25.1. Les freins agiront efficacement sur les quatre roues.

4.25.2. Dans la discipline où il est obligatoire, le frein à main doit pouvoir maintenir le véhicule à l'arrêt.

4.26. HABITACLE

4.26.1. Définition: volume structurel intérieur dans lequel se place le pilote et les passagers.

4.26.2. Tout ce qui se trouve dans l'habitacle sera solidement fixé et ne pourra se détacher en cas de choc.

4.26.3. Les conteneurs pour les casques et outils situés dans l'habitacle seront fabriqués avec des matériaux non inflammables. Ils ne provoqueront pas de vapeurs toxiques en cas d'incendie**.**

4.26.4. En Rallye ainsi qu'en Rallye-Sprint, Divisions 1, 2, 3 et Prov'Historic, aucune partie métallique de l'habitacle ne pourra être ni enlevée, ni modifiée, au niveau de la coque, des portes et du hayon.

4.27. LEST

Il est permis de parfaire le poids du véhicule par un ou plusieurs lests; à condition qu'il s'agisse de blocs solides et unitaires, fixés au moyen d'outils, par soudage ou noyés dans la masse (polyester), placés sur le plancher de l'habitacle, facilement scellables.

4.28. NUMEROS DE COMPETITION

4.28.1. Les chiffres des numéros de course, noirs sur fond blanc (sauf en Karting) doivent avoir 28 cm de hauteur et l'épaisseur du trait sera de 5 cm (sauf en Kart-Cross, Karting et Monoplace)

4.28.2. Les numéros de course seront apposés aux endroits prévus pour se présenter aux Vérifications Techniques.

4.28.3. Le dessin des chiffres sera libre.

4.29. PARE-BRISE

4.29.1. Dans toutes les disciplines où un pare-brise est requis, ce dernier devra obligatoirement être feuilleté. (Sauf en Rallyes Type A, en « LRC .be » et en Division Prov'Historic et en Slalom. Dans cette dernière discipline, l'exception ne s'applique qu'aux seules voitures de type « oldtimer » pour lesquelles le pare-brise en verre trempé reste toléré)

4.29.2. Pour reconnaître un pare-brise feuilleté, voir schéma en annexe.

4.29.3. Dessins 1. & 1.1 **Non conforme** Dessin 1.2 **Conforme**

4.30. PARE-BRISE EN POLYCARBONATE

En Slalom (uniquement en D3 et D4) et en CC/Sprint, un pare-brise en polycarbonate (Makrolon, Lexan, Axxis, etc.), d'une épaisseur de 4 mm minimum est autorisé.

4.31. PNEUMATIQUES

4.31.1. Les pneumatiques seront toujours en bon état.

4.31.2. Les pneus rechapés, Remould, taillés et/ou retaillés sont interdits, sauf en Auto-Cross, Kart-Cross, Tout-Terrain, Rallye Type A ou H et R.O. En Slalom, les pneus SLICKS taillés sont autorisés.

4.31.3. Dans les disciplines ou « Divisions » de discipline où les pneus RACING ou assimilés (Street Legal Competition Tyres) sont interdits, les pneus figurant au catalogue "Racing" des fabricants sont interdits. En conséquence, ne sont autorisés que les seuls pneus « Tourisme ». Il appartient au concurrent, lors de l'achat de ses pneus, de s'informer s'ils figurent ou non au catalogue « Racing » de la marque. En cas de doute, les concurrents peuvent consulter le « Vade Mecum – Pneus » disponible sur le site internet de l'A.S.A.F. (**www.asaf.be**) ou le secrétariat de l'ASAF (085/27.14.60).

4.31.3.1. Les pneus portant la mention "For racing purposes only" - "For rally use" - "Rally&Sport" ou assimilées et tous les pneus dont ces mentions auraient disparu par meulage ou autres moyens sont interdits. Tout pneu repris au catalogue racing est interdit en division 1/2/3 Rallye, Rallye-Sprint et en division 1 Slalom.

4.31.3.2. Tous les pneus sont admis pour autant qu'une des mentions suivantes y figure :

- 'DOT' suivi de lettres et de chiffres; cette mention doit obligatoirement se terminer par 3 chiffres;
- 'E' suivi d'un nombre allant de 1 à 21 englobé dans un cercle suivi de 5, 6 ou 7 chiffres; et pour autant que les mentions reprises en 4.31.3.1. n'y figurent pas.

ATTENTION : il peut arriver dans de rares cas qu'un pneu "Racing" comporte un "DOT" ou un "E".

4.31.3.3. Les pneus à clous sont autorisés conformément aux limites prescrites par le code de la route en vigueur ou par le règlement particulier de l'épreuve.

Les chaînes ou autres accessoires s'adaptant aux pneus sont strictement interdits.

4.31.3.4. La roue de secours est facultative mais conseillée en Rallye et Rallye-Sprint.

4.31.3.5. Les pneus « Run on flat » ne contenant que de l'air sont autorisés.

4.32. POMPE ELECTRIQUE DE CARBURANT

4.32.1. Les pompes électriques de carburant sont interdites dans l'habitacle.

4.32.2. Si les pompes électriques de carburant sont installées dans le coffre à bagages et que la batterie y est également installée, il est obligatoire, de couvrir soit la batterie, soit les pompes électriques de carburant et leurs tuyauteries, d'un caisson étanche avec mise à l'air libre.

4.33. PORTIERES

Les véhicules doivent être pourvus, à l'avant, d'au moins 2 portières, pouvant s'ouvrir de l'intérieur et de l'extérieur.

Rappel : Dans certains cas, les portes et le hayon peuvent être modifiés dans leurs parties métalliques ou remplacés par des éléments en matériaux composites. Dans le cas où les portières sont concernées, il est obligatoire que l'arceau de sécurité comporte des renforts latéraux croisés ou horizontaux parallèles.

4.34. RECUPERATEUR D'HUILE

4.34.1. Le système de lubrification ne peut avoir de mise à l'air directe, les vapeurs d'huile doivent :

- soit transiter par un récipient récupérateur métallique ou en plastique renforcé d'une contenance de 2 litres minimum, fixé solidement.
- soit être ré-aspirées par le système d'admission sans écoulement extérieur possible (filtre à air muni de sa cartouche)

4.35.1. Le véhicule présentant des fuites d'huile anormales sera refusé au départ.

4.35. REPOSE-PIED

Le repose-pied, aux normes ASAF, est obligatoire dans les divisions 1/2/3/4 et XP des Rallyes. Pour les véhicules de la catégorie 1, il doit pouvoir être démonté pour le passage au contrôle technique civil. Le repose-pied partira du bas de caisse intérieur droit jusqu'au tunnel central. Pour les véhicules sans tunnel, des onglets en forme d'équerre, pourront être ajoutés de chaque côté du repose-pied. Ces onglets seront d'une largeur minimum de 7cm sur toute la hauteur du repose-pieds Aucun espace ne sera autorisé entre le repose-pied et le bas de caisse intérieur droit, ni entre le repose-pied et le tunnel.

4.36. RESERVOIR DE CARBURANT

4.36.1. L'emplacement du réservoir de carburant est libre à condition qu'il ne soit pas disposé dans l'habitacle, ni dans le compartiment moteur sauf si cet emplacement correspond à l'homologation du constructeur. Le réservoir de carburant sera fixé solidement et aménagé de manière à éviter tout contact avec la tuyauterie d'échappement en cas de fuite ou d'accident survenant à ce réservoir.

4.36.2. Les réservoirs artisanaux doivent impérativement posséder une agréation lorsqu'ils sont utilisés en Rallye, Rallye-Sprint et Circuit tourisme.

4.36.3. Les orifices de remplissage de carburant devront obligatoirement se trouver à l'extérieur du véhicule, sauf en Slalom pour la Division 3 et 4.

4.36.4. L'emplacement et les dimensions de l'orifice de remplissage, ainsi que du bouchon de fermeture, peuvent être changés à condition que la nouvelle installation ne fasse pas saillie hors de la carrosserie et présente toute garantie contre les fuites de carburant vers un des compartiments intérieurs du véhicule.

4.36.5. Il pourra être autorisé un remplissage intérieur dans le compartiment du réservoir du carburant:

1. si l'homologation est prévue par le constructeur;

2. dans le cas d'un réservoir de sécurité homologué F.I.A.

Dans tous les cas, le remplissage ne peut correspondre, communiquer ou être installé dans l'habitacle.

Un orifice d'évacuation de carburant éventuellement répandu dans le compartiment du réservoir de carburant est obligatoire.

4.37. RESERVOIR DE SECURITE APPROUVE PAR LA FIA

4.37.1. Lorsqu'un véhicule est équipé et/ou utilise un réservoir de sécurité, celui-ci doit provenir d'un constructeur agréé par la F.I.A.

4.37.2. Sur chaque réservoir doit être imprimé le nom du constructeur, les spécifications précises selon lesquelles ce réservoir a été construit, la date de fabrication et le numéro de série.

4.37.3. Les spécifications techniques de ces réservoirs sont disponibles au secrétariat de la F.I.A. sur simple demande.

4.37.4. Le vieillissement des réservoirs souples entraîne au-delà de 5 ans une diminution notable de leurs propriétés physiques.

Par conséquent, tout réservoir doit être remplacé par un neuf au plus tard 5 années après la date de fabrication y ndiquée. Deux années supplémentaires peuvent, toutefois, être ajoutées par le fabricant à sa validité.

4.38. RETROVISEURS

En Circuit, deux rétroviseurs extérieurs et un intérieur sont obligatoires.

En Rallye et Rallye-Sprint, deux rétroviseurs extérieurs et un intérieur sont requis pour les véhicules mis en circulation après 1989. Dans tous les cas, un rétroviseur extérieur gauche et un intérieur sont obligatoires.

4.39. ROUE COMPLETE = FLASQUE + JANTE + PNEU

4.39.1. Les roues complètes ne peuvent déborder le gabarit du véhicule, chaque train de roue sera composé de deux jantes de matière, de dimensions et de déports identiques.

4.39.2. L'aile doit surplomber la roue de manière à la couvrir efficacement sur toute la largeur de celle-ci et sur au moins 1/3 de sa circonférence. Les extensions en caoutchouc ou en plastique mou ne sont pas autorisées, ainsi que les extensions artisanales.

4.40. SIEGES

N.B. : Les sièges de remplacement (baquets) à armature tubulaire, NON HOMOLOGUES FIA, sont interdits.

4.40.1. Définition: les deux surfaces constituant le coussin et le dossier du siège.

4.40.2. Si les fixations et supports d'origine sont changés, ils devront respecter ce qui suit :

a. Quatre fixations par siège, par boulons de 8 mm de diamètre min
b. L'épaisseur minimale du matériau des plaques de renfort, des attaches, etc. sera de 3 mm pour l'acier et de 5 mm pour l'alliage léger.
c. La surface minimale pour chaque point de fixation (attaches et contre plaques) est de 40 cm^2.
d. Tous les sièges occupés doivent être munis d'un appuie-tête solidaire du siège (sauf en Slalom, en rallyes de type « L.R.C. be » et en Division Prov'Historic)

4.40.3. En rallye et rallye-sprint, si un siège de substitution remplace le siège d'origine, il sera du type « baquet ». A partir du 1er janvier 2010 (prolongation du délai), ce « baquet » sera obligatoirement un siège homologué FIA, en cours de validité ASAF (validité ASAF = date de péremption FIA + 5ans), pour toutes les divisions (sauf PH et LRC.be). Attention : Cette imposition est, dès à présent, obligatoire en Division 4.

4.41. SURALIMENTATION

4.41.1. Définition: augmentation de la pression de la charge de mélange air-carburant dans la chambre de combustion (par rapport à la pression engendrée par la pression atmosphérique normale, l'effet d'inertie et les effets dynamiques dans les systèmes d'admission et/ou d'échappement) par tout moyen, quel qu'il soit.

4.41.2. Bride : Dans certaines disciplines, le système de suralimentation doit être pourvu d'une bride destinée à limiter la puissance du moteur. La dimension de cette bride est fonction de plusieurs paramètres, dont le carburant utilisé, la division dans laquelle le véhicule est engagé, etc.

Cette bride doit être contrôlée et plombée par la Commission Technique de l'ASAF ou celle d'une autre Fédération officielle. (Voir dessin, dans les pages « Annexes ».)

4.41.3. L'injection de carburant sous pression n'est pas considérée comme suralimentation.

4.41.4. En cas de suralimentation, la cylindrée nominale sera affectée du coefficient 1,7 (pour les voitures à essence) et 1 (pour les diesel). Le véhicule sera reclassé dans la classe qui correspond au volume fictif résultant de cette multiplication.
Le véhicule sera traité en toutes circonstances comme si sa cylindrée-moteur ainsi majorée était sa cylindrée réelle.

4.42. TABLEAU DE BORD

4.42.1. Les garnitures situées en dessous de celui-ci et n'en faisant pas partie peuvent être enlevées (voir schéma en annexe : dessin 9.) pour autant qu'elles ne découvrent aucune partie métallique saillante.

4.42.2. Système électrique : les interrupteurs électriques peuvent être changés librement, tant en ce qui concerne leur destination que leur position ou - en cas de montage d'accessoires supplémentaires - leur nombre.

4.42.3. Accessoires additionnels : toute liberté est laissée en ce qui concerne le montage et le remplacement de tous les appareils de mesure, compteurs, etc.
Ce montage ne devra présenter aucun caractère dangereux.

4.42.4. Si la discipline l'autorise, le tableau de bord peut être artisanal mais doit être aménagé de façon à ne pas présenter d'arêtes saillantes.

4.43. TOLE PARE-FEU

4.43.1. Dans les véhicules transformés et/ou de construction personnelle, une tôle pare-feu **efficace** est obligatoire entre l'habitacle et le réservoir de carburant d'une part et entre l'habitacle et le compartiment moteur d'autre part.

4.43.2. Dans le cas des véhicules à 2 volumes, il sera possible d'utiliser une cloison non structurelle de plastique transparent et non-inflammable, entre l'habitacle et l'emplacement du réservoir à carburant.

4.43.3. Dans tous les cas la tôle pare-feu devra être résistante au feu et étanche aux flammes et aux liquides.

4.43.4. Autorisation en D3 de modifier la tôle pare-feu avant pour autant qu'elle reste étanche.

4.43.5. Rappel : Une tôle pare-feu ne pourra être supprimée (partiellement ou complétement) et son étanchéité aux flammes ne pourra être altérée que s'il existe une fiche d'homologation FIA autorisant cette transformation (fiche à présenter lors de CHAQUE épreuve)

4.44. TRAPPE OU CLAPET D'AERATION SUR LE TOIT – TOITS OUVRANTS

4.44.1. L'installation de trappe ou de clapet d'aération sur le toit du véhicule est interdite, sauf si le concurrent peut en fournir le certificat d'homologation F.I.A.

4.44.2. Les toits ouvrants devront être maintenus en position fermée pendant toute la durée des épreuves chronométrées.

4.44.3. Les toits ouvrants en verre sont interdits sauf en Division 1 (toutes disciplines)
UN FILM ANTIDEFLAGRANT (NORME ASAF 2006, soit 100 microns d'épaisseur, au maximum) EST OBLIGATOIRE SUR LES TOITS OUVRANTS EN VERRE EN RALLYE, RALLYE-SPRINT, COURSE DE COTE EN DIV. 1
Ils peuvent être remplacés par une feuille de polycarbonate de 4mm d'épaisseur, au minimum.

4.45. VITRES

4.45.1. Les vitres teintées d'origine sont autorisées pour autant qu'elles soient homologuées par le constructeur ou par une fiche FIA.

4.45.2. Si l'on remplace les vitres latérales et/ou la lucarne arrière par une autre matière que celle d'origine, cette matière sera transparente et aura au moins 3 mm d'épaisseur.

4.45.3. Pour cet usage, il est obligatoire d'utiliser du polycarbonate (Makrolon, Axxis, Lexan, etc), tout autre plastique étant interdit. Cette disposition vaut également en course de côte. En Slalom, l'utilisation d'autres matériaux (totalement transparents) est tolérée.

4.45.4. Toute surface vitrée qui, par sa dégradation (rayures...) et/ou sa coloration, ne permet pas une vision parfaite des choses à travers de celle-ci devra être obligatoirement remplacée.

4.45.5. Pour éviter les éclats de verre, il est obligatoire d'apposer un film antidéflagrant sur les vitres latérales en Rallye, Rallye-Sprint, Course de Côte et Sprint, dans toutes les divisions.
Suivant la norme ASAF, l'épaisseur de ce film ne peut dépasser 100 microns.

4.45.6. Les films teintés, fumés ou miroitants sont interdits, sous peine de mise hors course.

4.45.7. En circuit, les vitres pourront être complètement ouvertes si les fenêtres latérales sont pourvues d'un filet de "protection" répondant aux critères suivants :
"Un filet à mailles" d'au plus 6 cm X 6 m constitué de fils d'au moins 3 mm de diamètre ou à mailles comprises entre 10 mm X 10 mm et 25 mm X 25 mm constitué de fils dont le diamètre minimal devra être de 1mm. Le haut de ce filet devra être fixé de façon permanente et le bas devra être détachable, de l'intérieur comme de l'extérieur.

Art. 5. INSCRIPTIONS ET PUBLICITE SUR LES VEHICULES DES PARTICIPANTS

Il est permis aux participants d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

- soit autorisée par la Loi et ne soit pas contraire aux bonnes mœurs. La publicité en faveur du tabac est INTERDITE.
- n'empiète pas sur les endroits réservés aux numéros de course.

De plus:

les vitres latérales doivent rester vierges de toutes publicités et/ou inscriptions (ce point n'est pas d'application en Course de côte ou en Slalom) si ce n'est du nom du (des) concurrent(s), en lettres de 10 cm maximum de haut et du drapeau de sa (leur) nationalité(s);

il est autorisé une bande de 10 cm sur le haut du pare-brise;

il est autorisé une bande de 8 cm sur le haut de la lucarne arrière, si la visibilité le permet;

Il est à noter que la publicité proposée par l'organisateur est obligatoire. Si le participant refuse cette publicité, ou si elle n'est pas apposée lors des Vérifications Techniques, les Commissaires Techniques mentionneront le fait audit organisateur, celui-ci étant en droit d'exiger un supplément de droit d'engagement de 25%.

Les bandeaux supérieurs ou inférieurs des numéros de course sur une hauteur totale de 12 cm sont réservés à la publicité de l'organisateur sans contestation possible du participant.

Rappel : si le participant accepte la publicité de l'organisateur, elle devra, être apposée avant le passage aux Vérifications Techniques.

Logo A.S.A.F.

Les concurrents licenciés ASAF sont tenus, lors du passage aux Vérifications Techniques, d'apposer sur leur haut de chacune des deux ailes avant de leur véhicule un autocollant comportant le logotype de l'ASAF, sauf si le véhicule en est pourvu. Le défaut d'autocollant constaté pendant l'épreuve sera pénalisé, par le collège des commissaires sportifs chargé de percevoir l'amende, d'un montant de 25 euros (par autocollant manquant) qui reviendra à l'ASAF.

ANNEXES AU REGLEMENT TECHNIQUE

Comment reconnaître un pare-brise feuilleté ?
Chapitre VI - R.T.G. - Point 4.29.

FIXATION DU HARNAIS DE SECURITE
Chapitre VI - R.T.G. - Point 4.8

MODELES D'ARMATURE DE SECURITE
ARCEAU DE SECURITE CONFORMES
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.2

IMPLANTATION DES PIEDS D'ARCEAU
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.2

ARCEAU SOUDE À LA CAISSE ET/OU AU CHASSIS

FACON D'IMPLANTER UN PIED D'ARCEAU
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.2

MODELES DIVERS D'ARCEAUX AUTORISES

REGLEMENT TECHNIQUE 2CV : ARCEAU DE SECURITE 6 POINTS
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.2

Installation “BRIDE DE TURBO”

Chapitre VI - R.T.G. - Point 4.41.2

CAISSON ETANCHE SUR BATTERIE
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.4

TABLEAU DE BORD

Chapitre VI - R.T.G. - Point 4.42.

FIXATION DES ROUES
Chapitre VI - R.T.G. - Pt 4.24

TUYAUX D'ESSENCE DANS L'HABITACLE

Chapitre VI - R.T.G. - Point 4.5.

Fiche Technique Sièges

A partir du 01.01.2010, tous le sièges de substitution utilisés en compétition ASAF devront être conformes aux normes FIA et en cours de validité ASAF (**validité ASAF = date de péremption FIA + 5 ans**).
Attention, cette disposition est, dès à présent, obligatoire dans la Division 4 des rallyes et rallyes-sprints et pour toutes les nouvelles constructions (1er passage au pré-contrôle).

Etiquetage des sièges homologués.
L'étiquette qui doit être intégrée dans le siège, devra mesurer, au moins, 6 cm X 4 cm et porter les renseignements suivants :

- Nom de la norme F.I.A.
- Nom du fabricant
- Référence du modèle et année de l'homologation F.I.A.
- Mois et année de fabrication du siège

Hauteur minimale des caractères 8 mm
Nome FIA 8855 - 1999
Sièges ABC
Modèle : Super Champion 1996
Homologation N° CS.001.96
Date de fabrication ; juin 1996

Dessin N°1 : étiquette

Mois	J	F	M	A	M	▪	J	A	S	O	N	D
Année	▪	97	98	99	0	01	02	03	04	05	06	07

Dessin N°2 : date de fabrication (Bande de Vérification Type)

La durée d'utilisation d'un siège homologué par la F.I.A. sera de 5 ans à partir de la date de fabrication indiquée sur l'étiquette du siège.
Une prolongation de 5 ans maximum sera accordée après la date de péremption.
La liste des sièges homologués sera publiée pour information au Bulletin Officiel de la F.I.A. avec leurs numéros d'homologation et disponible sur demande auprès du R.A.C.B. Sport.

Fiche Technique Harnais

A partir du 01.01.2010, tous les harnais utilisés en compétition ASAF devront être conformes aux normes F.I.A. 8854/98 (harnais ayant quatre sangles en contact avec le corps du pilote, généralement associés à 3 ou 4 points d'ancrage) **ou 8853/98** (harnais ayant cinq ou six sangles en contact avec le corps du pilote, généralement associés à 5 ou 6 points d'ancrage) et en cours de validité A.S.A.F. (**validité ASAF = date de péremption FIA + 5 ans**).
Attention, cette disposition est, dès à présent, obligatoire dans la Division 4 des rallyes et rallyes-sprints et pour toutes les nouvelles constructions (1er passage au pré-contrôle).

Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leur supports (sauf s'il s'agit du point d'ancrage d'origine, prévu par le constructeur). Elles doivent être fixées solidement à la structure de l'habitacle ou de l'arceau.

IDENTIFICATION DES HARNAIS DE SECURITE HOMOLOGUES AUX NORMES 8853/98 ET 8854/98

NORME 8854/98

La FIA a mis au point cette norme pour les harnais dotés d'une ceinture sous-abdominale et de deux bretelles soient quatre sangle en contact avec le corps du pilote (généralement associés à 3 ou 4 points d'ancrage)

NORME 8853/98

La FIA a mis au point cette norme pour les harnais dotés d'une ceinture sous-abdominale, de deux bretelles et de une ou deux sangles d'entrejambe soient cinq ou six sangles en contact avec le corps du pilote (généralement associés à 5 ou 6 points d'ancrage)

1. NUMERO D'HOMOLOGATION

Le numéro d'homologation attribué par la FIA permet de reconnaître le type de harnais ainsi que l'année de référence de la norme pour laquelle le harnais a été homologué.

Numéro donné par la FIA
La lettre signifie:
- T pour une boucle de type tournant
- P pour une boucle de type bouton-poussoir
FIA D-999.T/98
Année de référence de la norme selon laquelle le harnais a été homologué
La lettre signifie:
- B pour un harnais dont 4 sangles sont en contact avec le corps
- C pour un harnais dont 5 sangles sont en contact avec le corps
- D pour un harnais dont 6 sangles sont en contact avec le corps

IDENTIFICATION DES ETIQUETTES

Il existe deux types d'étiquettes d'homologation et les étiquettes d'identification. Elles comportent toutes les deux le numéro d'homologation et la date de fin de validité.

Fig.1-ETIQUETTE D'HOMOLOGATION

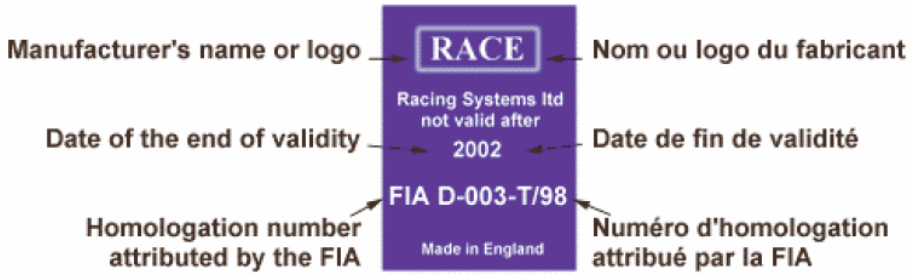

Fig.2-ETIQUETTE D'IDENTIFICATION

not valid after
Date of the end of validity
2002
Date de fin de validité
FIA D-003-T/98
Homologation number attributed by the FIA
Made in England
Numéro d'homologation attribué par la FIA

2. COMMENT CONTROLER UN HARNAIS

Il faut contrôler les points suivants :

2.1. Une étiquette par sangle

Du fait de la limite de validité des harnais et du contrôle du nombre de sangles, il est nécessaire d'exiger que chaque sangle comporte une étiquette d'homologation ou une étiquette d'identification (voir "Identification des étiquettes" fig. 1 et fig.2) En revanche, lorsque deux sangles sont physiquement indissociable, une seule étiquette est nécessaire.

Il est aussi impératif qu'il se trouve au moins une étiquette d'homologation par harnais. Seule, celle-ci indique, en effet, le nom du fabricant.

2.2. Nombre de sangles et numéro

Un harnais doit être utilisé dans son intégrité c'est à dire qu'il doit être composé du nombre exact de sangles pour lequel il a été homologué. Le nombre de sangles peut être déduit du numéro d'homologation grâce aux lettres B, C ou D (voir "Numéro d'homologation")

Il est, en revanche, possible d'avoir plusieurs numéros d'homologation sur une même étiquette; ceci indiquant que ce harnais est homologué pour plusieurs configurations (en quatre et cinq sangles par exemple) Il suffit dans tous les cas que **toutes les sangles du harnais comportent un même numéro d'homologation** (voir "Exemple - Cas d'un harnais à 4 ou 5 sangles en contact avec le pilote")

VALIDITE

Une prolongation de 5 ans maximum sera accordée après la date de péremption.

Fiches Techniques Harnais

Cas d'un harnais à 6 sangles en contact avec le pilote

* Dans ce cas-ci il n'y a qu'une étiquette pour les deux sangles d'entrejambe puisque celles-ci sont indissociables.

** Il est précisé que toutes les étiquettes d'homologation, sauf une, pourraient être remplacées par des étiquettes d'identification.

Cas d'un harnais à 4 sangles en contact avec le pilote

CALENDRIER 2008 DES SEANCES DE **"PRE-CONTRÔLE" A SCLAYN**

- ☞ 19 JANVIER
- ☞ 02 FEVRIER
- ☞ 16 FEVRIER
- ☞ 01 MARS
- ☞ 22 MARS
- ☞ 12 AVRIL
- ☞ 26 AVRIL
- ☞ 10 MAI
- ☞ 07 JUIN
- ☞ 28 JUIN
- ☞ 02 AOUT
- ☞ 06 SEPTEMBRE
- ☞ 11 OCTOBRE
- ☞ 08 NOVEMBRE
- ☞ 22 NOVEMBRE

PRENDRE RDV AUPRES DE L'ASAF.

Tél.: 085/27.14.60